

Lovforslag nr. L 158. Fremsat den 15. december 1999 af miljø- og energiministeren (Svend Auken)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet

(Afl levering af affald fra skibe og anmeldelse vedrørende strandsanering)

### § 1

I lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, som ændret senest ved lov nr. 902 af 16. december 1998, foretages følgende ændringer:

1. I § 24 indsættes som *stk. 2 - 4*:

»*Stk. 2.* Miljø- og energiministeren kan fastsætte regler om udarbejdelse af affaldsplaner for de anlæg, der er nævnt i *stk. 1.*«

*Stk. 3.* Miljø- og energiministeren kan fastsætte regler om skibes pligt til at benytte de anlæg, der er nævnt i *stk. 1.*, samt regler om skibes anmeldelsespligt.

*Stk. 4.* Miljø- og energiministeren kan fastsætte regler for kontrol med skibenes benyttelse af de anlæg, der er nævnt i *stk. 1.*«

2. Efter § 35 indsættes:

»§ 35 a. Forsvarsministeren kan fastsætte bestemmelser om pligt for kommunalbestyrelser og amtsråd til at anmelde olie- og kemikalieforureninger til Forsvarsministeriet forud for iværksættelse af enhver saneringsforanstaltning, der kan medføre refusion af udgifter til strandsane-

ringsforanstaltninger. Forsvarsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om form- og indholdskrav til anmeldelsen.

*Stk. 2.* Forsvarsministeren kan endvidere pålægge kommunalbestyrelser og amtsråd at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af ansøgninger om refusion af udgifter i forbindelse med strandsaneringer, herunder krav om kommunal revisionspåtegning af ansøgningerne.«

3. I § 55 ændres »loven og til dækning af havnens udgifter ved driften af modtageanlæg, jf. § 24.« til: »loven.«.

4. I § 55 indsættes som *stk. 2*:

»Miljø- og energiministeren kan fastsætte regler om havnens opkrævning af gebyrer til dækning af deres udgifter til etablering og drift af modtageanlæg, jf. § 24.«

5. I § 61 ændres »§ 41 og § 47« til: »§ 41, § 47 og § 55, *stk. 2*«.

### § 2

Loven træder i kraft den 1. juni 2000.

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Baggrund for lovforslaget*

Formålet med forslaget om ændring af § 24 og § 55 i lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet (havmiljøloven) er at give miljø- og energiministeren hjemmel til at udstede nærmere regler vedrørende implementering af fire anbefalinger fra Hel-singfors-kommissionen (HELCOM).

Formålet med forslaget om indsættelse af § 35a i havmiljøloven er at etablere en hjemmel i havmiljøloven til at fastsætte regler om anmelde- og kontrolforanstaltninger i relation til strandsaneringer.

På HELCOM's møde den 26. marts 1998 blev følgende fire anbefalinger blandt andet vedtaget: nr. 19/7, nr. 19/8, nr. 19/11 og nr. 19/12.

HELCOM-anbefaling 19/7 er en ændring af bilag IV i konventionen af 1974 om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet, hvor det blandt andet anbefales, at affald fra skibene skal afleveres til en modtageordning inden afgang fra en havn. Undtagelse kan gøres, hvis der for eksempel er tale om en fast færgerute i Østersø- eller Nordsøområdet, og rederiet kan dokumentere, at færgen selv har arrangeret bortskaffelse af affald med et kvalificeret firma. I øjeblikket findes der i Danmark regler om aflevering af kemikalierester fra skibets last før afgang fra havn. Danmark bør implementere reglerne om afleveringspligten for det øvrige affald fra skibene senest den 1. juli 2000.

HELCOM-anbefaling 19/8 vedrører indførelse af et "no special fee"-system. "No special fee"-systemet er i HELCOM-anbefaling 19/8 defineret som et afgifts-system, hvor udgifterne til modtagelse, håndtering og bortskaffelse af affald, bortset fra affald, der stammer fra lasten, er inkluderet i havneafgiften uanset om skibet har afleveret affald eller ej. Fristen for implementering af HELCOM-anbefaling 19/8 er 1. januar 2000, dog kun hvad angår skibenes olieholdige affald. For det øvrige affald fra skibenes drift er der ikke fastsat nogen ikrafttræden.

HELCOM-anbefaling 19/11 vedrører pligt for større skibe til inden anløb af en havn at indberette til havnen, hvor stor en mængde affald, der skal afleveres. HELCOM-anbefaling 19/12 vedrører havnenes pligt til at udarbejde affaldsplaner. Der er ikke fastsat nogen frist for implementering af anbefalingerne 19/11 og 19/12.

Det skal i øvrigt oplyses, at det også fremgår af HELCOM-anbefaling 19/7, at lystbåde, fiskerbåde m.v., der er forsynet med toilet, kun må udtømme kloakspildevand gennem et godkendt anlæg eller mindst 12 sømil fra nærmeste kyst. Desuden fremgår det af HELCOM-anbefaling 19/7, at lystbåde, fiskerbåde m.v. med toiletfaciliteter skal have monteret opsamlingsstanke for kloakspildevand. Disse regler kan implementeres med hjemmel i gældende lovgivning og vedrører således ikke dette lovforslag.

De ovenfor beskrevne HELCOM-anbefalinger er hovedelementerne i den såkaldte "baltiske strategi" til nedbringelse af den skibsskabte forurening af Østersøen.

I bekendtgørelse nr. 607 af 19. juli 1999 om fordeling af udgifter til beredskab og bekæmpelses- og sneringsforanstaltninger vedrørende olie- og kemikalieforurening (Strandsaneringsbekendtgørelsen) er der indført anmeldelses- og kontrolforanstaltninger for at give forsvarsministeren mulighed for at føre tilsyn med, at de af kommunernes og amtskommunernes strandsaneringsarbejder, der skal finansieres af staten, tilrettelægges omkostningseffektivt og for at sikre, at ordningen alene medgår til finansiering af det tilsigtede formål. Anmeldelses- og kontrolforanstaltningerne er indført på baggrund af, at der mellem kommunerne og staten pr. 1. januar 1999 er aftalt en 100 %'s refusion af kommunernes udgifter i forbindelse med olieforurening af strande. Før 1. januar 1999 refunderede staten de kommunale udgifter i forbindelse med olieforurening af strande med 50 %.

Den nævnte bekendtgørelse om anmeldelses- og kontrolforanstaltninger blev udstedt under henvisning til en midlertidig hjemmel i et aktstykke, der blev til-

trådt af Finansudvalget den 14. april 1999. Pr. 1. januar 2000 er tekstanmærkningen anført under Forsvarsministeriet (tekstanmærkning nr. 108 ad 12.21.01) som led i ressortoverførslen af ansvaret for den statslige forureningsbekæmpelse til søs, og herunder også ansvaret for strandsaneringsforanstaltningerne. Med dette lovforslag indføres der i havmiljøloven den nødvendige hjemmel til, at forsvarsministeren kan fastsætte regler om anmeldelse- og kontrolforanstaltninger i relation til strandrensninger. Herefter vil tekstanmærkningen kunne slettes i forslag til finanslov for 2001.

## 2. Gældende regler

I følge bekendtgørelse nr. 429 af 7. september 1983 om modtageordninger for rester og blandinger af olie, kloakspildevand samt affald i danske havne skal alle havne etablere ordninger til at modtage alle typer affald fra skibenes drift, dog bortset fra olieblandet ballast og tankskyllevand. Havnene er forpligtede til at drage omsorg for, at der etableres modtageordninger, der har tilstrækkelig kapacitet til at opfylde behovet for aflevering, uden at skibene forsinkes unødigt. En række havne, der f.eks. anløbes af olietankskibe, er endvidere forpligtede til at etablere ordninger til modtagelse af olieblandet ballast og tankskyllevand.

Ifølge bekendtgørelse nr. 167 af 1. april 1987 om modtageordninger i danske havne for rester og blandinger af skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk, skal havne, der normalt anløbes af skibe, der transporterer disse stoffer, etablere ordninger til at modtage rester og blandinger af disse stoffer.

Ovennævnte betyder, at havnene i dag skal have modtageordninger for alle typer affald fra de skibe, som anløber havnen. Reglerne omfatter imidlertid ikke en pligt for skibene til at benytte havnenes modtageordninger, bortset fra reglerne om aflevering af kemikalierester, hvor reglerne er anført i bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk.

Modtageordningerne vedrørende olieaffald fungerer generelt set tilfredsstillende, hvilket er dokumenteret i Miljøstyrelsens rapport "Modtagefaciliteter i danske havne for olieaffald fra skibe - mængder, typer og problemer, november 1997". Der har ikke været foretaget tilsvarende undersøgelser for de øvrige affaldstyper og de øvrige havne, herunder lystbådehavne.

I henhold til havmiljøloven, må der på dansk søterritorium ikke ske udtømning af olie, skadelige flydende stoffer, eller øvrigt affald. Udtømning af kloakspildevand fra større skibe på dansk søterritorium og i

Østersøområdet må kun finde sted, såfremt det udløses i henhold til reglerne i havmiljølovens § 20, stk. 1, det vil sige udtømning skal ske gennem et godkendt anlæg eller mindst 12 sømil fra nærmeste kyst. For de mindre skibe er der i dag intet forbud mod udtømning af kloakspildevand.

Uden for dansk søterritorium må der kun ske udtømning af olie og skadelige flydende stoffer, når udtømningen sker i henhold til de fastsatte regler. I Østersø- og i Nordsøområdet må udtømning af affald, bortset fra levnedsmiddelfald, ikke finde sted. Levnedsmiddelfald må kun udtømmes, såfremt det sker mindst 12 sømil fra nærmeste kyst.

De danske regler for udtømminger fra skibe har alle baggrund i internationale vedtagelser, først og fremmest i HELCOM eller MARPOL (konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe).

Som beskrevet ovenfor er havnene i dag forpligtede til at modtage det olieaffald, som et skib måtte ønske at aflevere.

"No special fee"-systemet, der i praksis anvendes af havnene i Danmark, indebærer, at skibene har ret til at aflevere olieaffald til havnenes modtageordninger uden en særskilt betaling, når der er tale om rimelige mængder affald, både med hensyn til skibets størrelse og dets normale fart. Desuden skal aflevering finde sted inden for havnens normale åbningstid.

Det fremgår af ovennævnte rapport, at aflevering af andet affald fra skibenes drift, herunder kloakspildevand, i Danmark også sker under "no special fee"-systemet - det vil sige uden særskilt betaling - hvis ovenstående betingelser er opfyldt. Der er i de nuværende regelsæt - nationalt såvel som internationalt - ikke fastsat nærmere kvantitative bestemmelser for, hvad der skal forstås med "rimelige mængder".

Modtagelse af ballastvand og tankskyllevand er ikke omfattet af "no special fee"-systemet. Modtagelse kan finde sted, hvis aflevering sker med et varsel på indtil 24 timer før ankomst og aflevering. Desuden må affaldet kun indeholde olie og vand.

Med hensyn til refusion af kommunernes og amtskommunernes udgifter til strandsanering så refunderer staten i dag de kommunale og amtskommunale udgifter til saneringsforanstaltninger i forbindelse med olie- og kemikaliefurening af kyststrækninger i en kommune med 100 %. Det er dog en forudsætning, at der er tale om dokumenterede udgifter og ikke mindst skal saneringsforanstaltningen anmeldes til Miljøstyrelsen, inden den påbegyndes. Begæringen om refusion af udgifter skal desuden være påtegnet af den kommunale revision samt indeholde nærmere angivne op-

lysninger, jf. bekendtgørelse nr. 607 af 19. juli 1999 om fordeling af udgifter til beredskab og bekæmpelses- og saneringsforanstaltninger vedrørende olie- og kemikaliefurening (Strandsaneringsbekendtgørelsen).

### 3. Hovedindholdet i lovforslaget

Lovforslaget indebærer, at miljø- og energiministeren får hjemmel til at pålægge skibene før afgang fra en dansk havn at aflevere alt affald til en modtageordning. Ministeren får endvidere hjemmel til at pålægge skibene forud for anløb af havnen at anmelde, hvor stor en mængde affald, der skal afleveres. Ministeren får desuden hjemmel til at pålægge havnene at udfærdige planer om affaldshåndtering. Den eksisterende hjemmel til at fastsætte gebyrer til dækning af havnens udgifter ved driften af modtageanlæg udvides til også at omfatte etableringsomkostninger. Endelig bliver der skabt hjemmel til at etablere kontrolforanstaltninger i forbindelse med skibenes benyttelse af modtageordningerne. De nævnte bestemmelser er udformet som bemyndigelsesbestemmelser, hvilket er begrundet i, at de bagvedliggende HELCOM-anbefalinger indeholder meget udførlige reguleringer, som bedst udmøntes i bekendtgørelser. Når bemyndigelserne udmøntes, vil alt affald fra skibe skulle afleveres til havnens modtageordninger.

Udmøntningen af hjemlen udvider ikke havnens eksisterende forpligtelse med hensyn til modtageordninger for affald. I praksis vil skibenes afleveringspligt dog skabe behov for udbygning af havnens modtageordninger.

Det skal i øvrigt oplyses, at det er hensigten, at bekendtgørelserne - i overensstemmelse med praksis vedrørende implementering af beslutninger fra HELCOM - vil omfatte alle danske havne. Det vil sige også havne, der ligger ved den jyske vestkyst, og således ikke er omfattet af HELCOM's regler.

Lovforslaget indebærer yderligere, at der i havmiljøloven skabes varig hjemmel til at etablere anmeldelses- og kontrolforanstaltninger i forbindelse med, at kommuner og amtskommuner iværksætter strandsaneringsforanstaltninger ved olie- og kemikaliefurening, herunder krav om revisionspåtegning i forbindelse med begæring om refusion af udgifterne til strandsanering. Der er allerede en tilsvarende hjemmel i det af Finansudvalget tiltrådte aktstykke af 14. april 1999. Hjemlen i aktstykket er anvendt i bekendtgørelse nr. 607 af 19. juli 1999 om fordeling af udgifter til beredskab og bekæmpelses- og saneringsforanstaltninger vedrørende olie- og kemikaliefurening (Strandsaneringsbekendtgørelsen). Foranstaltninger-

ne er etableret som led i styringen af de statslige udgifter i forbindelse med refusionen af de kommunale udgifter som følge af olie- og kemikaliefurening på strandene.

### 4. Skøn over omkostningerne ved modtageordningen for skibenes affald

Miljøstyrelsen har udarbejdet et skøn over investerings- og driftsomkostningerne ved en udbygget afleveringsordning for skibenes affald. Skønnet er baseret på Lloyd's statistik over skibstrafikken for 1998, samt statistiske oplysninger om antal lystbåde, fiskerbåde, fiskeritrafik m.m. Desuden har der været foretaget en spørgeskema-undersøgelse hos et udsnit af havnene.

Skønnet er udarbejdet med det forbehold, at alle regler om den tvungne aflevering ikke er fastsat endnu. Desuden vil en del mobile anlæg sandsynligvis blive ændret til stationære anlæg, ligesom der sandsynligvis udvikles en teknik, der vil lette modtageordningernes funktion. Ved beregning af investeringsbehovet er det generelt forudsat, at skibene ikke afleverer alt affald ved hvert anløb, idet den nødvendige modtagekapacitet i modsat fald skulle være meget høj.

De fleste erhvervshavne forventes at have det nødvendige udstyr til at modtage skibenes affald. I erhvervshavnene vil der i alt være en engangsomkostning på 7,5 mill. kr., samt årlige driftsomkostninger på godt 9 mill. kr., når det forventes, at mindstemængden for affaldsaflevering fastsættes relativt højt. Under forudsætning af en kalkulationsrente på 7 pct. p.a. samt en forventet levetid på 15 år, svarer anlægsudgiften til en årlig udgift på godt 0,8 mill. kr., således at de samlede årlige udgifter til drift og anlæg andrager ca. 10 mill. kr. Beregningen er baseret på 35.000 anløb i 1998. Når udgifterne overvæltes på skibsfarten bliver merudgiften pr. anløb i gennemsnit 300 kr.

Fiskerihavnene vil formentlig skulle udbygge deres modtagefaciliteter med hensyn til kloakspildevand og olieholdigt affald. Den nødvendige investering for alle fiskerihavnene skønnes at være af størrelsesordenen 21 mill. kr. De årlige driftsomkostninger forventes at udgøre ca. 12 mill. kr. Under ovennævnte forudsætninger om en rente på 7 pct. og levetid på 15 år vil de årlige udgifter til drift og anlæg udgøre i alt godt 14 mill. kr. Det kan oplyses, at der er omkring 285 fiskerihavne i Danmark.

Hvis den årlige udgift til drift og anlæg overvæltes direkte på de ca. 4.500 fiskerbåde, der skønnes at være i Danmark, vil den årlige gennemsnitlige merudgift blive ca. 3.000 kr. per fiskerbåd.

Lystbådehavnene vil kun skulle udbygge deres modtagefaciliteter med hensyn til kloakspildevand, da den mængde olieholdigt affald, lystbådene frembringer, er begrænset. Under forudsætning af at lystbådene ikke skal aflevere ved hvert anløb, men først når en vis mængde affald er akkumuleret, vil den nødvendige anlægsudgift for alle lystbådehavnene være af størrelsesordenen 190 mill. kr., mens den årlige driftsudgift vil være på ca. 1 mill. kr. Under ovennævnte forudsætninger om en rente på 7 pct. og levetid på 15 år andrager de årlige udgifter til både drift og anlæg ca. 20 mill. kr. Det kan oplyses, at der er omkring 300 lystbådehavne i Danmark.

Hvis den årlige udgift til drift og anlæg overvæltede direkte på de ca. 50.000 lystbåde, der skønnes at være i Danmark, vil den årlige gennemsnitlige merudgift andrage ca. 400 kr. per lystbåd.

Det skal supplerende oplyses, at fiskerbåde og lystbåde med toilet skal have installeret opsamlingsstanke ifølge den ovenfor beskrevne HELCOM-anbefaling nr. 19/7. Disse investeringer er ikke medtaget i ovennævnte beskrivelse af omkostningerne, da hjemmel til implementering ikke er indeholdt i dette lovforslag, men kan ske via gældende lovgivning.

##### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser

###### *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget har ikke i sig selv økonomiske eller administrative konsekvenser for stat og kommuner, fordi lovforslaget alene indeholder bemyndigelser. Udmøntningen af den i lovforslaget fastlagte hjemmel vedrørende aflevering af affald fra skibe kan i begrænset omfang medføre meromkostninger samt øgede administrative opgaver for staten, hvilket er begrundet i statens gennemførelse af tilsyns- og kontrolforanstaltninger med skibenes aflevering af affald og tilsyn med modtageordningerne i havnene. Såfremt det besluttes, at kontrollen eller en del af kontrollen skal foretages i kommunalt regi vil der blive forhandlet compensation efter det udvidede totalrammeprincip. Der er dog mulighed for, at udgifterne kan finansieres med gebyrer, hvad der er hjemmel til i § 55 i gældende havmiljølov.

Udover eventuelle tilsyns- og kontrolforanstaltninger forventes det ikke, at bekendtgørelserne giver anledning til kommunaløkonomiske konsekvenser. Eventuel udbygning og drift af modtageordningerne forventes at blive finansieret via havneafgifterne. Der må forventes mindre administrative konsekvenser for de kommunalt ejede havne i forbindelse med for eksempel udarbejdelse af planer om affaldshåndtering.

De samlede anlægsudgifter for alle havne - privatejede og offentligt ejede - skønnes til ca. 220 mill. kr. De samlede årlige omkostninger, incl. forrentning og afskrivning for alle havne, skønnes til ca. 45 mill. kr. Omkostningerne forventes overvæltet på skibsfarten. Der henvises i øvrigt til den undersøgelse, der er beskrevet i punkt 4.

Udmøntning af den del af lovforslaget, der vedrører strandsanering, skønnes ikke at have økonomisk/administrative konsekvenser for kommunerne, idet anmeldteordningen allerede findes med hjemmel i et aktstykke.

###### *Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, fordi lovforslaget alene indeholder bemyndigelser. Når den i lovforslaget fastlagte hjemmel vedrørende modtageordninger udmøntes i praksis kan dette umiddelbart medføre meromkostninger for havnene. Udmøntningen af benyttelsespligten kan nødvendiggøre, at de eksisterende modtageordninger udbygges. De endelige regler om blandt andet benyttelsespligt, herunder modtageordningernes indretning og kapacitet, vil blive fastlagt på baggrund af drøftelser blandt alle Østersølande i HELCOM. Disse drøftelser forventes afsluttet i maj 2000. Udmøntning af den i lovforslaget fastlagte hjemmel vedrørende affaldsplaner må forventes at medføre mindre merudgifter for havnene. De skønnede øgede udgifter for alle havne i Danmark er anført ovenfor. Merudgifterne for havnene finansieres via havneafgifterne. Det er skønnet, at stigningen i havneafgift pr. anløb i en erhvervshavn vil være ca. 300 kr. mens den øgede årlige udgift pr. fiskerbåd vil være ca. 3.000 kr. Der henvises i øvrigt til den undersøgelse, der er beskrevet i punkt 4.

###### *Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget har i sig selv ingen administrative konsekvenser for erhvervslivet, fordi lovforslaget alene indeholder bemyndigelser. Når der udstedes bekendtgørelser om modtageordninger i medfør af lovforslaget, vil det have administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet havnene for eksempel skal udarbejde affaldsplaner, og større skibe skal underrette havnene om, hvor store mængder affald der skal afleveres i land til en modtageordning.

###### *Økonomiske konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for borgerne, fordi lovforslaget alene indeholder bemyndigelser. I det omfang de efterfølgende bekendtgørelser indebærer, at havneafgifterne øges, vil

borgernes udgifter ved at anløbe en dansk havn imidlertid stige. Det er beregnet, at den årlige udgiftsstigning pr. lystbåd er 400 kr. Der henvises i øvrigt til den undersøgelse, der er beskrevet i punkt 4.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har i sig selv ingen miljømæssige konsekvenser, fordi lovforslaget alene indeholder bemyndigelser. Udstedelse af bekendtgørelser om aflevering af affald fra skibe i medfør af lovforslaget forventes at have en positiv miljømæssig effekt, idet den obligatoriske aflevering af affald kombineret med "no special fee"-systemet vil motivere de skibe, som anløber danske havne, til at aflevere deres affald, i stedet for i nogle tilfælde at udlede/dumpe det i havet. Der forventes derfor, at der i fremtiden afleveres større

mængder både drifts- og lastaffald fra skibe til danske havne, hvorfra der kan sørges for miljømæssig forsvarlig behandling af affaldet. Udmøntning af hjemlen i lovforslaget vil således være et vigtigt skridt i retning af at iværksætte "den baltiske strategi" til nedbringelse af den skibsskabte forurening af Østersøen.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Et forslag til et direktiv om havnemodtageordninger for drifts- og lastaffald fra skibe forventes vedtaget i løbet af 2000. Reglerne skal ifølge forslaget være gennemført senest 24 måneder efter vedtagelsen. Bestemmelserne i det foreliggende direktivforslag vil være opfyldt med udmøntningen af dette lovforslags hjemmel vedrørende aflevering af affald fra skibe.

#### Sammenfatning af lovforslaget økonomiske og administrative konsekvenser

	Positive konsekvenser- /mindre-udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser- /merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for staten	Ingen	Ingen, jf. dog nedenfor
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen, jf. dog nedenfor
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen, jf. dog nedenfor
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen, jf. dog nedenfor
Miljømæssige konsekvenser	Ingen, jf. dog nedenfor	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen, jf. dog nedenfor
Forholdet til EU-retten	Et forslag til et direktiv om havnemodtageordninger for drifts- og lastaffald fra skibe forventes vedtaget i løbet af 2000. Reglerne skal ifølge forslaget være gennemført senest 24 måneder efter vedtagelsen. Bestemmelserne i det foreliggende direktivforslag vil være opfyldt med udmøntningen af hjemlen om aflevering af affald fra skibe i dette lovforslag.	

Det skal bemærkes, at på det tidspunkt hvor lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser udmøntes i bekendtgørelser, vil der være økonomiske og/eller administrative konsekvenser for staten, kommunerne, borgerne og erhvervslivet, samt miljømæssige konsekvenser. Med hensyn til et talmæssigt skøn over de økonomiske konsekvenser henvises til den undersøgelse, der er beskrevet i punkt 4.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer

Advokatrådet, Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Bilfærgernes Rederiforening, By- og Boligministeriet, Centralorganisationen af Industriansatte i Danmark, Danmarks Fiskeundersøgelser, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Navigatorforening, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Sejl-

## F. t. l. vedr. beskyttelse af havmiljøet

union, Danske Vognmænd, Energistyrelsen, Entreprenørforeningen, Erhvervsministeriet, Farvandsvæsenet, Finansministeriet, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Privathavne, Foreningen af Danske Ral- og Sandsugere, Forskningsministeriet, Forsvarsministeriet, Frederiksberg Kommune, Friluftsrådet, Færøernes Landsstyre, Greenpeace Danmark, Grønlands Hjemmestyre, Indenrigsministeriet, Ingeniørforeningen i Danmark, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Kystinspektoratet Lemvig, Københavns Kommune, Låndsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Miljøklagenævnet, Miljø- og Energiministeriets Landsplanafdeling, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Mærsk Olie og Gas A/S, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Rederiet A.P. Møller, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rigsombudsmanden i Grønland, Rigsombudet på Færøerne, Rådet for Større Badesikkerhed, Sammenslutningen af Danske Havne, Skov- og Naturstyrelsen, Specialarbejderforbundet i Danmark (SID), Statshavneadministrationen Esbjerg, Statshavneadministrationen Frederikshavn, Statsministeriet, Sundhedsministeriet, Sundhedsstyrelsen, Søfartsstyrelsen, Told- og Skattestyrelsen, Trafikministeriet, Udenrigsministeriet, WWF Verdensnaturfonden.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

*Til § 24, stk. 2*

Efter denne bestemmelse bemyndiges miljø- og energiministeren til at fastsætte nærmere regler om havnenes pligt til at udarbejde affaldsplaner. Ifølge HELCOM-anbefaling 19/12 skal affaldsplanerne blandt andet indeholde en detaljeret beskrivelse af procedurerne for havnens modtagelse og indsamling af skibenes driftsaffald og en generel information om havnens opbevaring, behandling og endelige bortskaffelse af det modtagne affald. Planen skal dække alle kategorier af affald, herunder såvel driftsaffald som lastaffald.

*Til § 24, stk. 3*

Med bestemmelsen bemyndiges miljø- og energiministeren til at fastsætte regler om obligatorisk aflevering af alt affald ved skibes anløb af danske havne og om forudgående anmeldelsespligt.

Ifølge HELCOM-anbefaling nr. 19/7 kan den obligatoriske aflevering af affald kun undgås, hvis det

drejer sig om mindre mængder affald, der forefindes om bord, hvis der er tale om skibe i fast rutefart eller hvis det kan dokumenteres, at modtageordningen i havnen ikke har kapacitet nok.

Større skibe skal senest 24 timer inden anløb af en havn underrette havnen om mængden af affald om bord på skibet. Denne underretning skal foregå efter regler fastsat i HELCOM-anbefaling 19/11.

*Til § 24, stk. 4*

Med denne bestemmelse bemyndiges miljø- og energiministeren til at fastsætte nærmere regler for kontrol af skibenes aflevering af affald. Bestemmelsen er udvidet sammenlignet med de generelle tilsynsbestemmelser i kapitel 14 i havmiljøloven, idet der kan fastsættes regler om kontrollen med skibenes aflevering af affald. Den konkrete fastsættelse af hvorledes kontrollen skal finde sted, herunder hvilke myndigheder der får ansvaret for udførelse af kontrollen, er endnu ikke fastsat. Både dokumentkontrol og fysisk tilsyn kan komme på tale. I den sammenhæng skal oplyses, at der i havmiljølovens § 10 er fastsat regler om oliejournal for større skibe. Denne journal kan f.eks. sammenholdes med affaldsanmeldelser, jf. den foreslåede nye § 24, stk. 3. Desuden beror endelig fastsættelse på hvorledes kontrol- og håndhævelsesreglerne i EU-direktivet om modtageordninger endeligt udformes. I den foreliggende udgave af forslaget til direktiv er det anført, at der skal foretages stikprøvekontrol.

Såfremt det besluttes, at kontrollen eller en del af kontrollen skal foretages i kommunalt regi vil der blive forhandlet kompensation efter det udvidede totalrammepincip. Bemyndigelsen vil i øvrigt blive udnyttet under iagttagelse af folkerettens regler om uhindret passage af det danske territorialfarvand.

Til nr. 2

*Til § 35 a*

Bestemmelsen bemyndiger forsvarsministeren til at pålægge amtsrådene og kommunalbestyrelserne at anmelde olie- og kemikalieforeninger til Forsvarsministeriet forud for iværksættelse af enhver saneringsforanstaltning, der kan medføre refusion af udgifter til strandsaneringsforanstaltninger. Anmeldelsespligten er indført for at give forsvarsministeren mulighed for at føre tilsyn med, at strandsaneringsarbejder, der skal finansieres af staten, tilrettelægges omkostningseffektivt og for at sikre, at ordningen alene medgår til finansiering af det tilsigtede formål. Miljø- og energiministeren har i bekendtgørelse nr. 607 af 19. juli 1999 fastsat nærmere bestemmelser om form- og indholds krav til anmeldelsen. Denne bekendtgørelse har

hjemmel i det af Finansudvalget tiltrådte aktstykke af 14. april 1999.

Til nr. 3 og 4

*Til § 55*

I gældende lov er der hjemmel til, at miljø- og energiministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af havnenes udgifter til driften af modtageordninger. For at implementere "no special fee"-systemet, jf. HELCOM-anbefaling 19/8, vurderes det, at hjemlen til at opkræve betaling skal udvides til også at dække etablering af modtageordningerne, idet nogle havne formentlig må udbygge deres ordninger. Under etablering og drift henregnes også udgifter til udarbejdelse af affaldsplaner, jf. det under punkt 1 beskrevne vedrørende § 24, stk. 2.

"No special fee"-systemet svarer som nævnt i vidt omfang til den ordning, som efter havnenes praksis allerede eksisterer i dag. På baggrund af lovændringen vil det i en bekendtgørelse blive fastlagt, at havnene har pligt til at anvende "no special fee"-systemet for affald, der stammer fra skibenes drift.

Til nr. 5

*Til § 61*

Bestemmelsen udvides, så der kan fastsættes straf for overtrædelse af regler udstedt i medfør af havmiljølovens § 55, stk. 2, således, at havne der ikke overholder de regler ministeren udsteder med hensyn til finansiering af modtageordningerne, kan straffes med bøde. Bestemmelsen er ikke med det foreliggende forslag tiltænkt udvidet til at give hjemmel til at straffe skibe for manglende betaling af havneafgifterne.

*Til § 2*

Lovens ikrafttræden foreslås til den 1. juni 2000. Bekendtgørelsen om benyttelsespligten skal ifølge HELCOM-anbefalingerne træde i kraft 1. juli 2000. Reglerne om "no special fee"-systemet for olieholdigt affald skulle træde i kraft 1. januar 2000. Da "no special fee"-systemet i praksis anvendes i danske havne, og implementering via administrativ praksis er i overensstemmelse med HELCOM's regler, har Danmark opfyldt sin forpligtigelse, selv om de formelle regler til gennemførelse af HELCOM-anbefalingen, nemlig udsendelse af en bekendtgørelse om "no special fee"-systemet, først forventes at træde i kraft pr. 1. juli 2000.



## Lovforslaget sammenholdt med gældende bestemmelser

*Gældende formulering*

§ 24. Miljøministeren kan efter forhandling med trafikministeren fastsætte regler og træffe bestemmelse om oprettelse og indretning af anlæg til modtagelse af rester af olie og skadelige flydende stoffer og kloakspildevand samt affald i havne. Det kan i den forbindelse pålægges bunkringsvirksomheder, virksomheder, som foretager afskibning eller modtagelse af olie eller af skadelige flydende stoffer, og skibsreparationsvirksomheder at etablere modtageanlæg for olie- eller kemikalieblandet ballast- og tankskyllevand.

§ 35. I tilfælde af olie- eller kemikalieforurening forestås sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne af kommunalbestyrelsen.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsen tilvejebringer en beredskabsplan for iværksættelse af sanering af kyststrækninger i tilfælde af væsentlige forureninger af kyster i kommunen og for bekæmpelse af forurening i havne i kommunen.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen kan pålægge havnebestyrelsen at udarbejde en beredskabsplan for bekæmpelse af forurening i havnen og at drage omsorg for, at det nødvendige materiel er til rådighed.

*Stk. 4.* Kommunalbestyrelsen underretter amtsrådet og miljøministeren om indholdet af beredskabsplanerne og ændringer og tillæg til disse.

*Stk. 5.* Amtsrådet samordner de kommunale beredskabsplaner efter forhandling med de berørte kommuner og opstiller på grundlag af de kommunale beredskabsplaner et samlet beredskab samt forestår og koordinerer indsatsen i forbindelse med alvorlige og omfattende forureninger.

*Stk. 6.* I tilfælde af særlig alvorlige og omfattende forureninger kan miljøministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af miljøministeren.

*Lovforslaget*

## §1

I lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, som ændret senest ved lov nr. 902 af 16. december 1998, foretages følgende ændringer:

I § 24 indsættes som stk. 2 - 4:

»*Stk. 2.* Miljø- og energiministeren kan fastsætte regler om udarbejdelse af affaldsplaner for de anlæg, der er nævnt i stk. 1.

*Stk. 3.* Miljø- og energiministeren kan fastsætte regler om skibes pligt til at benytte de anlæg, der er nævnt i stk. 1, samt regler om skibes anmeldelsespligt.

*Stk. 4.* Miljø- og energiministeren kan fastsætte regler for kontrol med skibenes benyttelse af de anlæg, der er nævnt i stk. 1.«

Efter § 35 indsættes:

»§ 35 a. Forsvarsministeren kan fastsætte bestemmelser om pligt for kommunalbestyrelser og amtsråd til at anmelde olie- og kemikalieforureninger til Forsvarsministeriet forud for iværksættelse af enhver saneringsforanstaltning, der kan medføre refusion af udgifter til strandsaneringsforanstaltninger. Forsvarsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om form- og indholdskrav til anmeldelsen.

*Stk. 2.* Forsvarsministeren kan endvidere pålægge kommunalbestyrelser og amtsråd at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af ansøgninger om refusion af udgifter i forbindelse med strandsaneringer, herunder krav om kommunal revisionspåtegning af ansøgningerne.«

§ 55. Miljøministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af myndighedernes omkostninger ved administration og tilsyn i forbindelse med loven og til dækning af havnenes udgifter ved driften af modtageanlæg, jf. § 24.

I § 55 ændres "loven og til dækning af havnenes udgifter ved driften af modtageanlæg, jf. § 24." til: "loven."

I § 55 indsættes som stk. 2:

"Miljø- og energiministeren kan fastsætte regler om havnenes opkrævning af gebyrer til dækning af deres udgifter til etablering og drift af modtageanlæg, jf. § 24."

§ 2.

Loven træder i kraft den 1. juni 2000.

Til lovforslag nr. L 158. Skriftlig fremsættelse (15. december 1999)

### Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Jeg tillader mig herved for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet (Aflevering af affald fra skibe og anmeldelse vedrørende strandsanering).*

(Lovforslag nr. L 158).

Lovforslaget har til formål at give miljø- og energiministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om skibenes pligt til at aflevere affald, samt skibenes betaling for affaldshåndteringen, samt kontrollen med benyttelsen. Desuden får miljø- og energiministeren en varig hjemmel til at fastsætte nærmere regler om oplysninger vedrørende statens refusion af kommunernes udgifter til strandsanering.

Den del af lovforslaget, der vedrører aflevering af skibenes affald, har baggrund i vedtagelser af 26. marts 1998 i Helsingfors-kommissionen (HELCOM). Vedtagelserne kaldes "den baltiske strategi", og HELCOM-landene forventer, at iværksættelsen af denne strategi, vil være et væsentligt bidrag til, at forureningen af Østersøen mindskes. Strategien indebærer, at skibene ved førstkommande havn skal aflevere alt affald, der stammer fra skibets drift, det vil først og fremmest sige spildolie og kloakspildevand. Desuden skal betalingen for affaldshåndteringen

som hovedregel ikke afhænge af den afleverede mængde, men være indeholdt i havneafgiften. På denne måde har skibene ikke økonomisk incitament til f.eks. at dumpe affaldet i havet.

Jeg forventer hurtigst muligt efter lovforslagets vedtagelse at udmønte lovændringen. Bekendtgørelserne vil - i overensstemmelse med praksis vedrørende implementering af beslutninger fra regionale konventioner - omfatte alle danske havne - også havne, der ikke ligger i Østersø-området. Dette er i øvrigt i god overensstemmelse med, at der sandsynligvis snart i EU-regi bliver vedtaget lignende regler om aflevering af skibenes affald.

Den del af lovforslaget, der vedrører strandsanering, giver miljø- og energiministeren varig hjemmel til at kræve forudgående anmeldelse af refusionskrav fra kommunerne angående strandsanerlinger. Der kan desuden kræves revisionspåtegning. En midlertidig hjemmel findes i et aktstykke. Det er tidligere blevet aftalt mellem staten og kommunerne, at staten pr. 1. januar 1999 refunderer udgifterne med 100%. Tidligere refunderede staten udgifterne med 50%.

Idet der i øvrigt henvises til lovforslaget med bemærkninger, anbefales forslaget til Folketingets velvillige behandling.